

1976 ஏப்ரல் 7]

போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் பொறுப்பில் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளராகத் (நாட்டுடைமையாக்கல்) தொடர்ந்து பணியாற்றுகிறார். அரசு நிறுவனங்களுக்கான இந்தப் பிரிவை மூடிவிட்டு அப்பணியை, நேர்விறகேற்ப, சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு மாற்றுவதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

சீரமைப்புத் திட்டம், மாவட்ட அமைப்பை மாற்றுவதற்கும், போக்குவரத்துத் துறையின் நேரிட அலுவலகங்களைத் தொடங்கவும் வகை செய்கிறது. அத்தகைய ஒவ்வொரு அலுவலகமும் மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் இருக்கும். ஒவ்வொன்றுக்கும் வகுத்துக் கொடுக்கப்படும் பகுதிக்குள் போக்குவரத்துத் துறையின் பணியினங்கள் அனைத்தையும் கவனித்துக் கொள்வதற்குத் தேவையான பணியாளர் அதில் இருப்பார். நிர்வாக வசதியை முன்னிட்டு இத்திட்டம் படிப்படியாகச் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. வட்டார அமைப்பு 15-9-1974 முதற்கொண்டு சீரமைக்கப் பட்டிருக்க, நேரிட அலுவலகங்களின் சீரமைப்பு அடுத்த கட்டத்திலும் மாவட்ட அலுவலகங்களின் சீரமைப்பு பின்னரும் மேற்கொள்ளப்படும்.

வண்டிப்போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் போக்குவரத்து வசதிகளும்

வண்டிப் போக்குவரத்து கடந்த 10 ஆண்டுகளில் ஒரே சீராகப் பெருகியுள்ளது. அதாவது, 1963-64-ஆம் ஆண்டில் 22,467 ஆக இருந்த வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, 1973-74-ஆம் ஆண்டில் 46,346 ஆக உயர்ந்துள்ளது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளின் புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

கீழ்க்காணும் நாள் வரை.	பயணிப் பேருந்துகள் சரக்குவண்டிகள்			
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	வாடகை வண்டிகள்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	5,550	3,902	15,409	2,667
1974-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	5,134	4,804	17,123	2,812

[1975 ஏப்ரல் 7]

கீழ்காணும் நாள்வரை.

தனியார் ஒப்பந்த ஏனைய
வண்டிகள். ஊர்திகள். போக்கு மொத்தம்.
வரத்து
ஊர்திகள்.

	(6)	(7)	(8)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	13,387	4,079	44,994
1974 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	13,515	8,850	52,238

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும்
என்னும் அரசின் கொள்கைக்கு ஏற்ப, பொதுத் துறையில் பயணிப்
பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகி வருகிறது.

வாணிப வர்த்தக வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப, மாநிலம் முழுவதற்குமான
வாடகைப் பார வண்டிகள், தனியார் பார வண்டிகள்
ஆகியவற்றுக்கான உரிமங்கள் தாராளமாகவே கொடுக்கப்
படுகின்றன. 1974 ஆம் ஆண்டில் 1,859 சரக்கு வண்டிகள்
அதிகரித்துள்ளன.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் ஒப்பந்தப் பேருந்து உரிமங்கள்
பெற்ற வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை பின்வரும் அட்டவணை
காட்டுகிறது:—

	வாடகைக் சுற்றுலா ஆட்டோ ஒப்பந்த பின்வரும் நாளன்றுள்ளவாறு. கார்கள். வாடகைக் ரிக்ஷாக் ஊர்திகள். கார்கள். கள்.				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ம் நாள்.		7,993	1,798	3,429	167
1974 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ம் நாள்.		7,465	2,014	3,888	148

இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள வரை படம், 1964-65 ஆம்
ஆண்டிலிருந்து தமிழ்நாட்டில் பயணிப் போக்குவரத்து மற்றும்
பயணிப் போக்குவரத்தல்லாத பிற போக்குவரத்துகளில்
ஏற்பட்டுள்ள வளர்ச்சியைக் காட்டுகிறது.

1975 ஏப்ரல் 7]

மாநிலங்களிடையிலான போக்குவரத்து.

தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கும் இடையில் சாலை வழியிலான பயணிப்போக்குவரத்து தாராளமாக நடைபெறுவதற்காக மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) தமிழ்நாடு-ஆந்திரப் பிரதேசம்.—தற்போது செயலில் உள்ள இரு மாநில ஒப்பந்தம் 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச் 25 ஆம் நாளன்று செய்துகொள்ளப்பட்டதாகும். கூடுதலான சில போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு வகை செய்யும் ஒரு புதிய ஒப்பந்தத்தைச் செய்துகொள்ளுவதற்கான ஒரு செயற்குறிப்பு 5-8-1972 அன்று ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. இதன்மூலம், தமிழ்நாட்டு வண்டிகள், ஆந்திரப் பிரதேசத்திற்குள் நாள்தோறும் குறைந்தது 157 முறை போய் வரலாம். உயர்ந்த அளவு அன்றாடம் 360 முறை போய் வரலாம். ஆக மொத்தத்தில் குறைந்தது 8,512 கி. மீட்டரும் உயர்ந்த அளவு 19,740 கி. மீட்டரும் பயணம் செய்யலாம். ஆந்திரப் பிரதேச வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் தமிழ் நாட்டிற்குள் நாள்தோறும் குறைந்தது 180 முறை போய் வரலாம். உயர்ந்த அளவு 431 முறை போய் வரலாம். ஆக மொத்தத்தில் குறைந்தது, 7,300 கி. மீட்டரும் உயர்ந்த அளவு 17,178 கி. மீட்டரும் பயணம் செய்யலாம். இது குறித்து மறுப்புரைகள் பெறப்பட்டுள்ளன. இச்செயற்குறிப்பு இன்னும் இறுதி உருப் பெறவில்லை.

(ஆ) தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்.—தமிழ்நாட்டிற்கும் கர்நாடக மாநிலத்துக்கும் இடையில் தற்போது செயலில் உள்ள ஒப்பந்தம் 1-5-1973 முதற்கொண்டு செயலுக்கு வந்தது. இந்த ஒப்பந்தத்தின்படி தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்த 44 பேருந்துகள் கர்நாடக மாநிலத்தில் இரு மாநில வழித்தடங்களில் சுமார் 5,000 கி. மீட்டர் தொலைவு வரையில் பயணம் செய்யலாம். தமிழ்நாடு அரசும், கர்நாடக அரசும் தற்போது செயற்குறிப்பை வகுத்துள்ளன. அதன்படி கூடுதலாக சில புதிய வழித்தடங்களும் பேருந்துகளும் இயக்கப்படும். தமிழ்நாட்டு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் 731 கி.மீட்டரும் கர்நாடக மாநிலத்தைப் பொறுத்த மட்டில் 1,976 கி. மீட்டரும் பயணத் தொலைவாக இருக்கும். இச்செயற்குறிப்பு 16-10-1974 அன்று வெளியிடப்பட்டது. இது விநாயகவிரதம் இறுதி உருப்பெறும். இவ்விரு மாநிலங்களுக்கு இடையில் மேற்கொண்டும் போக்குவரத்து வசதிகளை அளிப்பது குறித்து இவ்

[1975 ஏப்ரல் 7]

விரு மாநிலங்களின் அமைச்சர்களும் 18—1—1975 அன்றும், 11—2—1975 அன்றும் சந்தித்துப் பேசினர். இவ்விரு மாநிலங்களுக்கும் இடையில் கூடுதலாகச் சில போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு (இவற்றிற்கு போக்குவரத்துத்துறை அதிகாரிகளால் அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ள) வகை செய்தும் இரு மாநிலங்களுக்கு இடையில் வழித்தடங்கள் ஒதுக்க வகை செய்தும், துணை ஒப்பந்தம் செய்தும் கொள்வதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் தமிழ்நாட்டிற்கு அனுகூலமாக 1,536 கி. மீ. கூடுதலாகக் கிடைக்கும். இது குறித்த விவரங்கள் இறுதி உருவ்பெற்று வருகின்றன.

(இ) தமிழ்நாடு-கேரளம்.—இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்கும் அனுமதிச் சீட்டுக்களின் மேல் பயணிப்பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இது குறித்து இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் 19—9—1974 அன்று திருவனந்தபுரத்தில் பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தினர். இது குறித்து மீண்டும் விவாதித்து விரைவிலேயே ஒப்பந்தத்திற்கு இறுதி உருவம் கொடுப்பதெனக் கருதப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) தமிழ்நாடு-புதுச்சேரி.—தமிழ்நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையில் போக்குவரத்துப் பொருள்கள் குறித்து இரு மாநிலங்களுக்கிடையில் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வதுபற்றி இன்னும் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

மேலொப்பத்துடன் கூடிய உரிமங்களை வைத்துள்ள வண்டிகளும் ஒப்பந்த ஊர்திகளும் அண்டை மாநிலங்களுக்குச் சென்று வருவதற்கான ஏற்பாடுகள் தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன. அதன் விவரம் வருமாறு:—

சரக்கு வண்டிகள்.

	வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரப்பிரதேசம்.	3,000	100
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்..	.. 1,200	50
	50 எரி எண்ணெய் வண்டிகள்.	
தமிழ்நாடு-கேரளம் ..	.. 800	100
தமிழ்நாடு-புதுச்சேரி ..	.. 4:1	வரம்பு இல்லை.

1975 ஏப்ரல் 7]

	ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்.		ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்.
	சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	சாதாரண வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	
(1)	(2)	(3)	(4)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரப்பிரதேசம்.	20	150	இல்லை.
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம்	20	100	இல்லை.
தமிழ்நாடு—கேரளம்	20	250	இல்லை.
தமிழ்நாடு—புதுச்சேரி	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.	இல்லை.

தமிழ்நாடு-கர்நாடகம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு மாநிலம் மற்றொரு மாநிலத்தில் ஓட்ட அனுமதிப்பதற்கான வாடகை வண்டிகளின் (எரிஎண்ணெய் வண்டிகள் உள்பட) எண்ணிக்கையை 1,250 விருந்து 1,700 ஆக உயர்த்த கருதப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு-கேரளம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் கூட, ஒரு மாநிலம் மற்றொரு மாநிலத்தில் ஓட்ட அனுமதிக்க வேண்டிய வாடகை வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை 800 விருந்து 900 ஆக உயர்த்த பேச்சுவார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய நான்கு தென் மாநிலங்கள் அனைத்திலும் ஓடும் சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் 20 ஆக இருப்பதை 100 ஆக உயர்த்த ஒப்பந்தம் ஒன்றைச் செய்து கொள்வதற்கான செயற்குறிப்பு ஒன்று ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. ஆனால், ஒப்பந்த மாநிலம் மேலொப்பமிடும் முறையைத் தள்ளுபடி செய்ய கேரள அரசு இசைவு தெரிவிக்காததால் இந்த ஒப்பந்தம் இன்னும் செயல்படுத்தப்படவில்லை.

இம்மாநிலத்தைச் சேர்ந்த 200 சரக்கு வண்டிகள் தமிழ்நாடு, கேரளம், கர்நாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் ஓடுவதற்கான ஏற்பாடு உள்ளது. பல் மாநிலப்போக்குவரத்து ஆணைக்குழு இசைவு அளிப்பதை எதிர் நோக்கி இந்த எண்ணிக்கையை 250 ஆக உயர்த்தக் கருதப்பட்டுள்ளது.

[1975 ஏப்ரல் 7]

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கல்.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் நேர்வுகளில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற் கொள்ளப்படுகின்றன :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேலும் உள்ள பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டிலேயே முதற்கண் உருவாக்கப்பட்ட போதிலும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏதாவது காரணத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால் மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க இயலாமல் போயிற்று.

நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுப்படுத்தும் பொருட்டு, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1972-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் முழுவதையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப்பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது, அதன் மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர் நீதிமன்றம் அது குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில்,

1975 ஏப்ரல் 7]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் விதித்துள்ள இயல்பான சட்ட விதித் துறையின் கீழ் இக்கொள்கை பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீக்கப் படுவதற்கான நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும் ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப் பட்டுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணியில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றத்தை இத்துடன் இணைக்கப் பட்டுள்ள விளக்கப்படம் தெளிவாகக் காட்டுகிறது.

கட்டணங்கள்.

பெட்ரோல், மற்றும் பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலை யேற்றத்தின் காரணமாக, வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் கட்டணங்கள் 1974-ம் ஆண்டில் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. அவை கீழ்க்கண்டவாறு தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன :—

	ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.	வாடகைக் கார்கள் (சாதாரண மானவை).
கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு	.. 40 காசு	90 காசு.
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	.. 80 காசு	ரூ. 1-70.
காத்திருப்பதற்கான கட்டணங்கள் :	ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 5 காசு.	ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசு.

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.

சமவெளியில் கட்டணம்.	மலைச்சாலைகளில் கட்டணம்.
------------------------	----------------------------

நடுத்தர வகையைச் சேர்ந்த
வாடகைக் கார்கள்—

14 குதிரைத் திறனுக்கு
மேலும் 22 குதிரைத்
திறனுக்கு குறைந்தவையும்.

22 குதிரைத் திறனும் அதற்கு
மேற்பட்ட திறனும் கொண்ட
பெரிய கார்கள்.

கிலோ மீட்டர்
ஒன்றுக்கு 90
காசு.

கிலோ மீட்டர்
ஒன்றுக்கு
ரூ. 1-00

கிலோ மீட்டர்
ஒன்றுக்கு
ரூ. 1-00

கிலோ மீட்டர்
ஒன்றுக்கு
ரூ. 1-20

[1975 ஏப்ரல் 7]

சீர்வளிச் சாதனங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டு சீர்வளி வசதியுடைய வண்டிகளுக்கு ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும் 15 காசுகள் கூடுதல் கட்டணம் விதிக்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

பேருந்துகளை இயக்குதல், பேணுதல் ஆகியவற்றுக்கான செலவு அதிகரித்துள்ளதாலும் 1964 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னர் பயணிப் பேருந்துகளின் கட்டணம் கூட்டப்படவில்லையாதலாலும் அரசு ஆணை எண் 966 (உள்துறை, நாள் 19-4-1974) மற்றும் அரசு ஆணை எண் 1325 (உள்துறை, நாள் 31-5-1974) ஆகியவற்றில் பயணிப் பேருந்துகளின் கட்டண வீதங்களைத் திருத்தி அமைக்கும் வகையில் உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

திருத்தி அமைக்கப்பட்ட கட்டண வீதங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

1. நகரப் போக்குவரத்துப் பணிகள் :

- (1) மாநகர்-நகரப்போக்குவரத்து வழித்தடங்களில் இயங்கும் பயணிப் பேருந்துகளுக்காக. } முதல் கட்டண நிலைக்கு 15 காசும், அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசும்.
- (2) மாநகரின் புறப்பகுதியில் இருந்து தொடங்கி முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைக்கும் இணைப்பு வழித் தடங்களுக்காக. } முதல் கட்டண நிலைக்கு 10 காசு.

2. விரைவுப் போக்குவரத்துப் பணிகள் :

கீழ்க்கண்டவைகளுக்கு மேற்படக்கூடாது.

- (அ) சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு.
- (ஆ) மலைச்சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு.
- (இ) உயர்வகுப்புக்காக இடவடதி செய்து ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு கூடுதலாக 1 காசு.

3. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள் :

- (அ) சமவெளிகளில் (10 கிலோ மீட்டருக்குக் குறையாத தொலைவிற்கு 40 காசு களுக்கு மேற்படாமல் வசூலிக்கப்படும்.) } ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 4 காசு.
- (ஆ) மலைச்சாலைகளில் (6 கிலோ மீட்டருக்குக் குறையாத தொலைவிற்கு 40 காசுகளுக்கு மேற்படாமல் வசூலிக்கப்படும்.) } ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு.

4. சந்தைகள், திருவிழாக்கள் போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சிக் காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு. } ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு.

1975 ஏப்ரல் 7]

வரி விதிப்பு

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதற்கு இணங்க, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் மீது வரிவிதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவற்றுக்குப் பதிலாக 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரி விதிப்புச் சட்டம் ஒன்று (13/1974) நிறைவேற்றப் பட்டது. 1974 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1 ஆம் தேதி முதற்கொண்டு செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் இது மேற்கொண்டும் திருத்தப்பட்டது.

மேற்கூறிய சட்டத்தின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு:—

(1) தமிழ்நாட்டில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயணப் படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(2) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப் படுவதன்மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(3) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(4) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும், சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப்பட மாட்டாது.

(5) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், ஒரு பேருந்து, நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்த போதிலும் அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுக்கப்பட்ட வீதங்களில் வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்தவரையில், நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்பட மாட்டாது.

[1975 ஏப்ரல் 7]

(6) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப் பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளின் மீது கூடுதலாக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் 1975 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 1 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வருகின்றன. அவை கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு உள்ளன:—

உயர்த்தப்பட்ட வரி வீதங்கள்.

பயணிப் பேருந்துகள் .. பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 180 (சாதாரணமானவை)	
விரைவுப் பேருந்துகள் .. பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 200	
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் .. பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 200 (ஆம்னி பஸ்).	
சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள்..பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 100	

வருவாய் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

இனம்.	1973-74-ல் கணக்கு செலவு.	1974-75-ல் திருத்த மதிப்பீடு.	1974-75 ¹ ல் கணக்குகள் திங்களுக்கு.
(1)	(2)	(3)	(4)
1 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வருவாய்கள்	1,24,75,834	1,29,75,000	94,90,381
2 தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	20,99,03,874	31,69,75,000	17,21,54,068
3 ஏனைய வருவாய்	34,860	1,40,000	17,00,142
4 தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகள் குறித்து வரி விதிப்புச்) சட்டம்.	5,37,86,157	20,00,000	18,72,030
		(நிலுவைகள் வசூலிக்கப்படவுள்ளது)	

பெருமொத்தம் 27,62,00,725 33,20,90,000 18,52,16,621

1975 ஏப்ரல் 7]

1975 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 1 ஆம் நாள்ிலிருந்து வரி வீதங்கள் கூடுதலாக்கப்பட்டுள்ளதால், நடப்பாண்டிற்காக மதிப்பிடப்பட்டிருக்கும் வருவாய் ரூ. 37.27 கோடியாகும். 1975-76 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூபாய் 37.82 கோடியாகும்.

1964-65 முதல் 1974-75 வரை மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து வசூலிக்கப்பட்ட வரித் தொகையும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் நிர்வாகம் குறித்த செலவும் இத்துடன் இணைந்துள்ள வரைபடத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

செயல்படுத்துதல்.

போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிப்பதான பயணிப் பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தல், கள்ளத் தனமாக டாக்சி கார்கள் ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கும் பணிகளை செய்து வருகின்றனர். 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் 1974 ஆம் ஆண்டு, டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் மொத்தத்தில் 21,147 மோட்டார் வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டதில், 4,562 முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இம் முறைகேடுகள் குறித்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டதன் வரையிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை 43,778 ரூபாயாகும்.

காவல்துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு மேலாக, காவல் துறையும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளை செயல்படுத்தப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களை கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல்துறையைச் சாரும்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிக்கும் பொறுப்பையும் காவல் துறை ஏற்றுள்ளது.

[1975 ஏப்ரல் 7]

இம்மாநிலத்தில் 1972 முதல் 1974 ஆம் ஆண்டுகளில், நிகழ்ந்த மோட்டார் வண்டி விபத்துக்களின் விவர அறிக்கை ஒன்று இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை 1973-ல் 15,470 ஆக இருக்க 1974-ல் 15,274 ஆக இருந்தது. இவற்றில் 1974-ல் 2,145 விபத்துகள் மரண விபத்துக்களாகும். 1973-ல் 1,878 விபத்துக்கள் மரண விபத்துக்களாகும். எஞ்சியுள்ள 13,129 விபத்துகள் 1974-ல் நிகழ்ந்த சாதாரண விபத்துக்களாகும். 1973-ல் 13,592 சாதாரண விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன. இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 1973-ல் 2,013 பேர் மரணம் அடைந்தனர். 9,251 பேர் காயமுற்றனர். 1974-ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 2,014 பேர் மரணமடைந்தனர். 10,908 பேர் காயமுற்றனர். 1973 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 1974-ல் இந்த விபத்துக்களில் இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை சிறிது உயர்ந்துள்ளதைக் காணலாம். நமது சாலைகளிலும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளிலும் போக்குவரத்து பெருகியுள்ளதே விபத்துக்கள் எண்ணிக்கை உயர்ந்துள்ளதற்குக் காரணமாகும். இப்பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும், பொது மக்களுக்கு அதனால் ஏற்படும் தீயவிளைவுகளையும் தமிழ்நாடு காவல்துறை நன்கு உணர்ந்து, இந்த விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் விதிமுறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயற்படுத்த முயற்சிகள் அனைத்தையும் அது மேற்கொண்டு வருகின்றது. இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்புகளின்கீழ் தொகுக்கலாம். (1) போக்குவரத்து விதிகளை செயல்படுத்தல். (2) போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகள் குறித்து பிரச்சாரம். (3) போக்குவரத்துப் பொறியியல். 1974-ஆம் ஆண்டில், போக்குவரத்துத் தகவல் கட்டுப்பாட்டு அறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. இதன் வாயிலாக வான் தந்தி முறை மூலம் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. லாரிகளில் உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்குகள் ஏற்றிச் செல்வதற்கு எதிராக கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதால், லாரி உரிமையாளர் சங்கத்தினரே லாரிகளில் உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்குகளை ஏற்றக்கூடாது என்னும் விதியைப்

1975 ஏப்ரல் 7]

பின்பற்றி வருகின்றனர். சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு நாட்கள் நடத்தப்பட்டன.

போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பணியும் சாலைகளை பயன்படுத்துபவர்களுக்கு சாலை விதிகளை கற்பிக்கும் பணியும் ஒன்றோடு ஒன்று இணைந்ததாகும். பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையில் உள்ள காவல்துறை டெபுடி கமிஷனர் (போக்குவரத்து) அலுவலக விளாகத்திற்குள் உள்ள குழந்தைகள் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்கா பயனுள்ள வகையில் செயல்பட்டு வருகிறது. சாலைப் பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவம் குறித்தும் சாலை விதிகளைப் பின்பற்ற வேண்டியதன் அவசியம் குறித்தும் பள்ளிச் சிறார்கள்க்கு கற்பிப்பதில் அது நல்லதோர் பணி ஆற்றியுள்ளது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், உள்ளூரில் வசிப்போர் ஆகியோரின் ஒத்துழைப்புடனும் உதவியுடனும் அத்தகைய பூங்காக்களைத் திறக்க வேண்டும் என்று கோரிக்கைகள் வந்த வண்ணம் இருக்கின்றன. அவற்றிற்கிணங்க, சென்னை மாநகர், அண்ணா நகரில் தமிழ்நாடு சுற்றுலா வளர்ச்சித் துறையால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட பொங்கல் பொருட்காட்சியில் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்கா ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து விதிகளையும் ஒழுங்கு முறைகளையும் மீறுவதனால் ஏற்படும் பயங்கர விளைவுகளை, சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் பொது மக்கள் அனைவரும் தெளிவாக உணர்ந்து நடந்து கொள்ளும் பொருட்டு மும்முரமாகப் பிரச்சாரம் செய்யப்பட்டது. சாலைப் பாதுகாப்புக் குறித்த விதிகள் அடங்கிய துண்டு வெளியீடுகளைத் தனியார் நிறுவனங்கள் சென்னை மாநகரில் உள்ள போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகளுக்கு வழங்கினர். அந்தத் துண்டு வெளியீடுகள் சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் பொது மக்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டன.

போக்குவரத்து பொறியியல் பிரிவின் பங்கு.

போக்குவரத்து பொறியியல் பிரிவில் கோட்டப் பொறியாளர் ஒருவர் தலைவராக உள்ளார். அவருக்கு உதவியாக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் பணியாற்றுகின்றனர். இப்பிரிவு சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்துத் திட்டமிடும் பணிகளை கவனித்துக் கொள்வதுடன் இம்மாநிலத்தில் உள்ள மாவட்டச் சாலை வளர்ச்சி-போக்குவரத்தைத் திட்டமிடும் குழுக்களுக்கு

[1975 ஏப்ரல் 7]

தொழில் நுட்ப முறையில் உதவியையும் ஆலோசனையையும் நல்குகின்றது. போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு தானியங்கி விளக்குகள் சாலையைக் கடப்போருக்கான அடையாள விளக்குகள் அடையாள ஒளி விளக்குகள் ஆகியவற்றின் வடிவமைப்பு, தயாரிப்பு அவற்றை வாங்குதல், நிறுவுதல், பேணுதல், ஆகிய பணிகளை இப்பிரிவு நேரடியாக மேற்பார்வையிடுகிறது. அத்துடன் போக்குவரத்து விபத்துக்கள் நிகழ்வதற்கான காரணங்களைப் பகுப்பாய்வு செய்கிறது. போக்குவரத்து தொடர்பான பொருட்கள் அனைத்தையும் குறித்துத் தனிப்பட்ட முறையில் ஆய்வுகளைச் செய்கிறது. 1974-75-இல் இப் பிரிவு மேற்கொண்ட ஆய்வுகளின் சுருக்க விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

1	போக்குவரத்து ஆய்வுகள்	176
2	நேரிட ஆய்வுகள்	150
3	மேம்பாட்டுக்கான செயற்குறிப்புகள்	150
4	இருப்பப்பாறை-சாலைக் கடவுகளின் போக்குவரத்து தாமதமாவது குறித்த ஆய்வு.	1
5	போக்குவரத்து தொடங்கும் இடம்-முடியும் இடம் குறித்து ஆய்வு.	1
6	தயாரிக்கப்பட்ட தொழில் நுட்ப அறிக்கைகளின் எண்ணிக்கை.	26
7	சாலைகளில் அடையாளக்கோடுகள்	} சென்னை மாநகர சாலைகளில்.
8	பிளாஸ்டிக் பித்தாக்களைப் பொருத்துதல்	
9	போக்குவரத்துப் பொறியியல் நோக்கில் “மறுப் பின்மைச்சான்றிதழ்” வழங்குவது குறித்த குறிப்பேடு.	
10	1972-73-ல் மாநிலச் சாலைகள் அனைத்திற்காகவும் எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரங்களைத் தொகுத்தல்.	..
11	1973-74 ஆம் ஆண்டுகளில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளுக்காக எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரங்களைத் தொகுத்தல்.	..

டயர்கள் வழங்குதல்.

நாடு முழுவதற்கும் டயர்களையும், ட்யூபுகளையும் சீரான முறையில் வழங்குவதற்கென டயர் உற்பத்தி தொழில் அதிபர்கள் தயாரித்த திருத்தத் திட்டம் ஒன்றிற்கு இந்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ், வட்டார ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று சென்னையில் அமைக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு போக்கு

1975 ஏப்ரல் 7]

வரத்து ஆணையாளர் அதன் தலைவராவார். சென்னை, கோயம்புத்தூர், திருநெல்வேலி, மதுரை, சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களிலும் டயர் வழங்கு நிலையங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. தற்போது அத்தகைய நிலையங்கள் இல்லாத மாவட்டங்களில் அந்த நிலையங்களைத் தொடங்குவது பற்றி ஆலோசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

ஆலோசனை வாரியங்கள்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள் துறையின் 31-1-1974 நாளிட்ட 216-ஆம் எண் அரசாணையில் அமைக்கப்பட்டது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அதன் தலைவராவார். இம் மன்றத்தில் கீழ்க்கண்டவை குறித்த நான்கு துணைக் குழுக்கள் உள்ளன. (அ) சாலை, ரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர்வழிப்போக்குவரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து; (ஆ) போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்துதல், பிரச்சாரம்; (இ) போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைப்பகுதி எரி பொருள், ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்; (ஈ) சுற்றுலா வளர்ச்சியும் வழியில் உள்ள பகுதிகளில் வசதிகளும்.

போக்குவரத்து பற்றிய பொருள்களைக் கவனித்துவரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையில் ஒருங்கிணைப்பு நிலவுவதை உறுதி செய்வதற்காக உள் துறையின் 19-8-1972-ஆம் நாளிட்ட 2183 எண் அரசு ஆணையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. ஆய்வுரை ஆண்டில் 24-4-1974, 4-2-1975 ஆகிய நாட்களில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் தலைமையில் அது கூடியது.

மாநாடுகள்.

திருவனந்தபுரத்தில் 17-9-1974 அன்று நடைபெற்ற தென் மாநிலப் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டிற்கு மாண்புமிகு தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமை வகித்தார். சாலைப் போக்குவரத்து குறித்து தென் மாநிலங்களுக்கிடையிலான சில பிரச்சினைகள் இம் மாநாட்டில் விவாதிக்கப்பட்டன.

[1975. ஏப்ரல் 7]

போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப்பணி

சாலை மேம்பாடுகள், ஏனைய வசதிகள் ஆகியவற்றைக் காட்டிலும், அண்மை ஆண்டுகளில் மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையும் அவற்றின் வேகமும் பெருமளவிற்குப் பெருகியுள்ளன. தாராளமான போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்து விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையை குறைக்கும் பொருட்டு பல்வேறு போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் நிறைவேற்றப் பட்டு வருகின்றன.

(1) மேம்பாலங்களையும் சுரங்கப்பாதைகளையும் அமைத்தல்.

(2) சாலைக் குறுக்கீடுகளில் சாலைகளை அகலப்படுத்தல்.

(3) சுற்றிச் செல்லும் பாதைகளை அமைத்தல்.

(4) போக்குவரத்து அடையாள தானியங்கி விளக்குகளை அமைத்தல்.

(5) பேருந்து நிலையங்களில் பேருந்துகளை நிறுத்தி வைப்பதற்கான இடவசதி.

(6) சாலைகளை ஒழுங்கற்ற முறையில் கடப்பதைத் தடுக்கும் பொருட்டு சிமிட்டித் தடுப்புகள் அமைத்தல்.

(7) போக்குவரத்துத் தீவுத் திடல்களையும், போக்குவரத்துப் பூங்காக்களையும் அமைத்தல்.

1974-75-ல் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்காகவும் அவற்றைப் பேணி வருவதற்காகவும் 17 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டது.

இணைப்பு—V

[45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

நிதிக் கோரிக்கை எண் 44—எழுதுபொருள்-அச்சத்துறை குறித்து மாண்புமிகு அமைச்சரின் உரை.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே!

கோரிக்கை எண் 44 “எழுதுபொருள்-அச்சத்துறை” என்பதன்கீழ் ரூபாய் 5,93,26,000-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டுமென்று நான் முன்மொழிகின்றேன்.

1975 ஏப்ரல் 7]

எழுதுபொருள்-அச்சத்துறை செயல்படுவதை விளக்கும் ஆய்வுரை ஒன்று பேரவைமுன் வைக்கப்பட்டுள்ளதை மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்களின் நாட்டத்திற்கு நான் கொண்டு வருகிறேன்.

2. ஆயினும், சென்ற வரவு-செலவுத் திட்டக் கூட்டத் தொடரில் மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்கள் தெரிவித்துள்ள கருத்துக்களை வைத்து இத் துறை செயல்படுவதை மேம்படுத்துவதற்காக அரசு மேற்கொண்ட அல்லது மேற்கொள்ளக் கருதியுள்ள முக்கியமான நடவடிக்கைகளைக் குறித்து மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவிக்க இந்த வாய்ப்பினைப் பயன்படுத்திக்கொள்ள நான் விழைகிறேன்.

3. மூன்று வட்டார அச்சகங்களையும், கிளை அச்சகங்களையும் கொண்ட தமிழக அரசு அச்சகம், நாட்டிலுள்ள மிகப் பெரிய அச்சகங்களில் ஒன்றாகும். இங்கு 4,000 பணியாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்களில் 3,000 பணியாளர்கள் வள்ளலார் நகரில் உள்ள தலைமை அச்சகத்திலேயே பணியாற்றுகின்றனர். 1974-75 ஆம் ஆண்டு எழுதுபொருள்-அச்சத்துறை வரலாற்றிலேயே பொன் எழுத்துக்களில் பொறிக்கப்பட வேண்டிய ஆண்டு என்று கூறினால் அது மிகையாகாது. தமிழ்ப் புத்தாண்டான 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 14 ஆம் நாள் தங்கசாலையில் அமைந்திருக்கும் அரசு அச்சகத்தில் மூன்றாம் “முறை மாற்றுப் பணி” தொடங்கப்பட்டது; சென்னை சூனையிலுள்ள ஆனைக்கார் எஸ்டேட்டில் ஒரு புதிய கிளை அச்சகம் செயல்படத் தொடங்கிற்று. மூன்றாவது முறை மாற்றுப் பணி தொடங்கியதன் காரணமாக, மைய அச்சகத்தில் உள்ள பரம ரகசியப் பிரிவு (Top Secret Section) தனியார் மந்திரன் அச்சகப் பிரிவுகளிலும், மற்றும் கிளை அச்சகங்களிலும் மிகை நேர ஊதியப் பணி நிறுத்தப்பட்டது. இதன் காரணமாக, ஏற்பட்ட வருவாய் இழப்பை ஈடு செய்ய அரசு அச்சக ஊழியர்களுக்குத் தனியே ரூ. 50 முதல் ரூ. 80 வரை படி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

4. அரசு நிதி நிலையைப் பொறுத்து மாவட்டத் தலைமை யிடங்கள் அனைத்திலும் வட்டார அச்சகங்களை நிறுவ ஆர்வம் கொண்டுள்ளது. முதற்கண், மதுரையில் அச்சகம் ஒன்றை

[1975 ஏப்ரல்-7]

நிறுவ அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. அச்சகத்திற்கான கட்டிடம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. அச்சக இயந்திரங்கள் வாங்கப்பட்டு வருகின்றன.

5. நிர்வாக முறை கருத்துக்களை எழுதுபொருள்-அச்சத் துறையில் செயல்படுத்துமாறு தமிழக அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இத்துறையின் செயல் நோக்கங்கள் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளன. எழுதுபொருள்-அச்சத் துறையில், குறித்த கால அளவில் நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய செயல் திட்டம் ஒன்று வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டம் திறம்படச் செயல்படுத்தப்பட்டால், இத் துறை தனது குறிக்கோள்களை எய்துவதில் அதிகத் திறமை காட்டும் என்று நம்பப்படுகிறது.

6. அதிக அளவு உற்பத்தித் திறனைப் பெறும் பொருட்டும் கருவிகளை உரிய அளவில் பயன்படுத்தி, கால விரயத்தையும் பொருள்கள் விரயத்தையும் தவிர்த்துத் திறமையான செயல் முறைகளைச் செயலுக்குக் கொண்டுவரும் பொருட்டும், அரசு சூனையில் உள்ள கிளை அச்சகத்தில் நிர்வாகத்தினரின் பிரதிநிதிகளும், தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதிகளும் கொண்ட கூட்டு ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. அரசு அச்சகத்தின் தொழில் நுட்ப அதிகாரிகளும், மேற்பார்வைப் பணியாளர்களும், சென்னை உற்பத்தித் திறக் குழு நடத்தும் நவீன, அறிவியல் மேற்பார்வை உத்திகளில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டுள்ளனர். பல்வேறு துறைகளுக்கான ஒரே சீரான படிவங்களையும், பதிவேடுகளையும் அச்சிடுவதைச் சீர்மைப்படுத்தும் பொருட்டும், காகிதத் விரயத்தைத் தவிர்க்கும் பொருட்டும் படிவங்களைச் சீரமைக்கும் பணி இந்த ஆண்டு மும்முரமாக மேற்கொள்ளப் பட்டது.

7. தொழிலாளர் நலத்திற்கான வசதிகளை அளிப்பது குறித்து சிறப்பான நாட்டம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. விளையாட்டுக்கள், பந்தயங்கள் போன்ற பல்வேறு நல வளர்ச்சி நடவடிக்கைகளுக்காக

1975 ஏப்ரல் 7]

தல நிதியிலிருந்து ரூ. 2,762 வழங்கப்பட்டுள்ளது. அச்சகத்துடன் இணைந்துள்ள மருந்தகம் அன்றாடம் சுமார் 172 தொழிலாளர்களுக்குச் சிகிச்சை அளிக்கிறது. தமிழ்நாடு அரசு அச்சக எழுது பொருள் துறைத் தொழிலாளர் கூட்டுறவுச் சங்கம் தொழிலாளர்களின் கடன் தேவைகளை நிறைவு செய்கிறது. இச் சங்கம் 1974 சனவரித் திங்கள் 27-ம் நாளன்று 50 ஆண்டுகள் பணியை முடித்துள்ளது. தமிழ்நாடு அரசு எழுது பொருள் அச்சக ஊழியர் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலை ஏழு ஆண்டுகள் பணியை முடித்துவிட்டது. இன்றியமையாப் பொருள்களைத் தனது உறுப்பினர்களுக்கு விற்பனை செய்வதன்மூலம் தனது உறுப்பினர்களுக்குப் பயனுறு வகையில் பணியாற்றி வருகிறது. தண்டையார்பேட்டை காமராஜ் நகரில் உள்ள அரசு அச்சகத் தொழிலாளர்கள் குடியிருப்புகளில் 300 குடியிருப்புகள் உள்ளன.

8. தொழிலாளர்கள் வசதியுடன் வேலை செய்வதற்கேற்ற மன நிறைவான பணி நிலைமைகளை உருவாக்கித் தருவதன் அவசியத்தை அரசு முற்றிலும் உணர்ந்துள்ளது. இன்றியமையாத வசதிகள் தொழிலாளர்களுக்குத் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் அளிக்கப்படத் தக்க இரவு நேரப் படி 1974 டிசம்பர் திங்கள் 26-ம் நாள் முதற்கொண்டு தொழிலாளர் ஒருவருக்கு இரவு முறைப்பணி ஒன்றுக்கு 75 காசிலிருந்து ரூ. 1-50 ஆக உயர்த்தப் பட்டுள்ளது. பணி நிலைகளை மேம்படுத்துவதற்காக ஏற்றுக் கொள்ளத்தக்க அடிப்படையாக அரசு அச்சகத்தில் மூன்றாவது முறைப்பணியை அரசு செயல்படுத்தியுள்ளது. அரசு ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள சிறப்பு விடுமுறை நாட்கள் அச்சகத் தொழிலாளர்களுக்கும் அளிக்கப்படும் என்றும் ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. அச்சகத்தில் கூடுதலாகப் பல வசதிகளுக்கும் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. நிர்வாகத்தினரின் பிரதிநிதிகளும் தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதிகள் அல்லது நியமன தாரர்கள் அடங்கிய பாதுகாப்புக் குழு அரசு அச்சகத்தில் செயல்பட்டு வருகிறது.

[1975 ஏப்ரல் 7]

9. கடந்த ஆண்டில் மிக முக்கியமான அச்சுப் பணிகளைப் பெருமளவில் அரசு அச்சகம் மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தது. அச்சகப் பணியாளர்களும், தொழிலாளர்களும் அயராத தங்கள் ஒத்துழைப்பை நல்கி, பொறுப்புணர்வுடனும், ஒழுங்குணர்வுடனும் அந்த அச்சுப் பணிகளை உரிய காலத்திற்குள் நிறைவேற்றினர் என்பதை இம் மாமன்றத்துக்கு எடுத்துரைப்பதில் நான் மட்டிலா மகிழ்ச்சியடைகிறேன். அரசு அச்சகமும், தனியார் அச்சகங்களும் செய்துள்ள பணியின் மதிப்பு முறையே 98.5 சத வீதமும் 1.5 சத வீதமும் ஆகும். இவ்வாண்டில் சட்டமன்றப் பேரவை, மேலவை நடவடிக்கைக் குறிப்புகள் அச்சிடப் பெறுவதற்குச் சிறப்பான நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது. சட்டமன்ற விவாதங்களின் பிரதிகள் அச்சிடப்பட்டு தற்போது நடக்கும் கூட்டத் தொடரின் தொடக்க நாளன்றே ஒப்படைக்கப்பட்டன என்பதை ஈண்டு பெருமிதத்துடன் குறிப்பிடலாம்.

10. காகிதம், அட்டைகள், அச்சகத்தில் செய்யப்படும் பொருள்கள், தட்டச்சு இயந்திரங்கள், படி எடுக்கும் இயந்திரம், கணக்கிடும் கருவி போன்ற எழுதுபொருள் அச்சத் துறைக்குத் தேவைப்படும் பொருள்களை வாங்குவதற்கும் வழங்குவதற்கும் எழுதுபொருள் களை மைய அமைப்பாக விளங்குகிறது.

11. மாவட்டம் ஒவ்வொன்றிலும் அச்சகம் ஒன்றைத் தொடங்குவது பற்றி, சென்ற ஆண்டு மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின்போது உறுப்பினர்கள் அளித்த முக்கியமான கருத்துக்கள் அரசின் ஆய்வில் உள்ளன. ஆணைக்கார் எஸ்டேட்டில் கிளை அச்சகம் செயல்படத் தொடங்கிவிட்டது.

12. நிர்வாக அமைப்பின் அன்றாடப் பணியுடன் எழுது பொருள் அச்சத் துறையின் பணி நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ளது. தொழிலாளருக்கும், நிர்வாகத்தினருக்கு மிடையே சுமுகமான நல்லுறவு நிலவுகிறது. தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைப்புடன் துறை செவ்விய முறையிலும் மனநிறைவு அளிக்கும் வகையிலும் தொடர்ந்து செயல்படுமென்று நான் திண்ணமாக நம்புகிறேன்.

இந்த அவை இத் தீர்மானத்தை ஏற்க வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7]

இணைப்பு - VI

[45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

எழுதுபொருள்-அச்சத்துறை.

1974-75 ஆம் ஆண்டில் எழுதுபொருள்-அச்சத்துறை செயல்பட்டது பற்றிய ஆய்வுரை.

எழுதுபொருள்-அச்சத்துறை, அரசு அச்சகம், எழுது பொருள் கிடங்கு என்ற இரு முக்கிய பிரிவுகள் கொண்டு, எழுது பொருள் அச்சத்துறை இயக்குநர் ஒருவரின் பொறுப்பில் செயல்பட்டு வருகிறது. அவர் செயலாட்சியைப் பொறுத்தவரை துணை இயக்குநராலும் தொழில்துட்பப் பிரிவுக்கு பணி மேலாளராலும் எழுதுபொருள் கிடங்கு சம்பந்தப்பட்டவரை எழுதுபொருள் உதவி இயக்குநராலும் உதவப்பட்டு வருகிறார். அண்ணாசாலையில் உள்ள விற்பனை நிலையம் ஒரு விற்பனை அலுவலரின் பொறுப்பில் இயங்கி வருகிறது.

தமிழக அரசின் அச்சடிப்புத் துறை கீழ்க்கண்ட பிரிவுகளை கொண்டுள்ளது:—

1. வள்ளலார் நகரில் உள்ள மைய அச்சகம்.
2. பூங்கா நகரில் அமைந்திருக்கும் மையச் சிறையில் உள்ள கிளை அச்சகம்.
3. அண்ணாசாலையிலுள்ள கிளை அச்சகம்.
4. உயர்நீதி மன்றத்தில் அமைந்துள்ள வழக்குப்பட்டி மேலும் உயர்நீதிமன்ற கிளை அச்சகம்.
5. புதுக்கோட்டையிலுள்ள கிளை அச்சகம்.
6. சேலத்திலுள்ள அரசு வட்டார அச்சகம்.
7. திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள அரசு வட்டார அச்சகம்.
8. விருத்தாசலத்திலுள்ள அரசு வட்டார அச்சகம்.
9. ஆணைக்காரன் எஸ்டேட்டில் அமைந்திருக்கும் கிளை அச்சகம்.

[1975 ஏப்ரல் 7]

2, தங்கசாலை கட்டடத்தில் அமைந்துள்ள மைய அச்சகம் 3,000 தொழிலாளர்களை தன்னகத்தே கொண்டு 63 அச்சடிப்பு இயந்திரங்களும், 28 தொடர்பு வரியச்சு இயந்திரங்கள், 20 தனியச்சுப் பலகணிகள், 40 வரியச்சு வார்ப்புகளுடன் 2 நூதன வரியச்சு, 1 தளர்ச்சி எழுத்து வார்ப்புடன் கூட 49 புத்தகம் கட்டும் இயந்திரங்களைக் கொண்டுள்ளது.

வள்ளலார் நகரில் உள்ள மைய அச்சகம் தரப்படுத்தப்பட்ட, தரப்படுத்தப்படாத படிவங்களை அச்சடிப்பதுடன் கூட கீழ்க் கண்ட முக்கியமான பணிகளைச் செய்திருக்கிறது.

(i) அப்போதைக்கப்போது வெளியிடப்படும் சிறப்பு வெளியீடுகளுடன் கூட வாராந்திரத் தமிழ் நாடு அரசிதழ்.

(ii) சட்டப் பேரவை, மேலவை நடவடிக்கைகள் சட்ட மன்றத்திற்கான இதர பணிகள்.

(iii) விண்ணப்பப் படிவங்கள், தேர்வு நடுவர்களுக்கான கட்டளைகள், அரசுப் பணியாளர் தேர்வாணைக்குழுவின் செய்தி அறிக்கையும் ஏனைய வேலைகளும்.

(iv) அரசுத் துறைகளின் பணியாளர் பட்டியல்கள்.

(v) விதித் தொகுப்புகள், நடைமுறை நூல்கள், திருத்தச் சீட்டுகள் முதலியன.

(vi) இந்தியச் சட்ட அறிக்கைகள்.

(vii) பரிசுச் சீட்டுகள், பரல் சீட்டுகள், பங்கீடு அட்டைகள், தனியுரிமை பத்திரச் சான்று புத்தகங்கள், சமூகப் பாதுகாப்புத் திட்ட விண்ணப்பங்கள், குறிப்புப் புத்தகங்கள், கொடுப்பு ஆணைப் புத்தகங்கள் முதலியன.

(viii) பல்வேறு துறைகளைப் பற்றிய அரசுத் திட்ட ஆணைக்குழு அறிக்கை.

(ix) பொதுக் கணக்கு ஆய்வுக்குழு அறிக்கைகள்.